

УДК 347.963

Д. В. Жмуров
Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Российская Федерация

КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЛИЦ, СОВЕРШИВШИХ ПРЕСТУПЛЕНИЕ, ПРЕДУСМОТРЕННОЕ СТ. 264.1 УК РФ

АННОТАЦИЯ. В настоящей статье представлена криминологическая характеристика лиц, совершивших преступление по ст. 264.1 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию». Для целей исследования были проанализированы статистические данные по деяниям, предусмотренным ст. 264.1 УК РФ (в Иркутской области за 2015–2017 гг.), материалы 164 уголовных дел по заявленной теме, результаты социологического опроса 787 автолюбителей и проч. В ходе исследования установлено, что субъектом данного преступления чаще становится городской житель мужского пола, со стажем вождения от 2 до 10 лет (наибольшая группа риска). Как правило, это не занятые, сезонно занятые и малозанятые лица (безработные, студенты, пенсионеры, строители, самозанятые строители и работники автосервисов). 90 % водителей — систематически пьющие или привычно употребляющие спиртное лица в возрасте от 22 до 35 лет, т.е. для них характерно бытовое пьянство с признаками алкогольной зависимости без деградации личности. Около 9–10 % — это лица, страдающие хроническим алкоголизмом и не способные на длительное время отказаться от вредной привычки. Почти треть нарушителей характеризовались отрицательным допустимым поведением, обнаруживали асоциальные черты, остальные 70 % представляли собой неосторожных преступников.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Уголовно-наказуемое управление автомобилем в нетрезвом состоянии; криминальная алкоголизация водителей автотранспортных средств.

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ. Дата поступления 11 июля 2017 г.; дата принятия к печати 11 октября 2017 г.; дата онлайн-размещения 25 октября 2017 г.

ФИНАНСИРОВАНИЕ. Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 17-03-50123.

D. V. Zhmurov
Baikal State University,
Irkutsk, Russian Federation

CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS OF PERSONS COMMITTING THE CRIME PRESCRIBED BY ARTICLE 264.1 OF CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION

ABSTRACT. The article presents the criminological characteristics of persons committing the crime prescribed by Article 264.1 of Criminal Code of the Russian Federation «Infringement of Traffic Rules by a Person Subject to Punishment». For purposes of investigation, it analyses the statistical data of deeds prescribed by Article 264.1 of Criminal Code of the Russian Federation (during the period of 2015–2017 in Irkutsk Oblast), the materials of 164 criminal cases on the declared subject, the results of sociological survey of 787 car enthusiasts, and so on. The research states that the subject of this crime is more frequently a citizen of male sex with a driving experience from two to ten years (the major group of risk). As a rule, these are unemployed, seasonally employed scarcely employed persons (unemployed, students, pensioners, builders, self-employed and car service workers). 90 % of drivers are those drinking on a regular basis or those consuming alcohol habitually at the age 22 to 35 years, that is, they tend to the alcohol abuse with evidence of alcoholic dependence without personality degradation. About 9–10 % are the persons suffering from chronic alcoholism and are unable to break off this vicious habit over an extended period of time. Almost one third of the traffic offenders are characterized by negative pre-crime behavior, manifested asocial traits while the other 70 % are careless criminals.

© Д. В. Жмуров, 2017

Baikal Research Journal

электронный научный журнал Байкальского государственного университета

KEYWORDS. Criminally punished drunk driving; criminal alcoholization of wheeled transport drivers.

ARTICLE INFO. Received July 11, 2017; accepted October 11, 2017; available online October 25, 2017.

ACKNOWLEDGEMENTS. The work is done with financial support from the Federal State Budgetary Institution «Russian Fund of Fundamental Research» for implementing the scientific project № 17-03-50123.

Проблема употребления алкоголя при управлении транспортом не является новой для России. Еще во времена низких скоростей и гужевого передвижения — это явление было весьма распространено и даже граничило с нормой. Так, в царское время, люди, работающие на холоде, в том числе извозчики или «Ваньки» звали спирт «пользительной дурью», «душегрейкой» [1]. Он помогал им «согреться», облегчая работу в суровых зимних условиях. И пьяный ямщик зачастую оказывался не в хронике происшествий, а на страницах романов русских писателей, как привычный образчик путевой жизни того времени.

В советский период в связи с ростом числа автомобилей был введен запрет на употребление алкоголя за рулем [2]. Однако и он не достигал уголовно-правового уровня. Т.е. нетрезвое вождение не было преступным. Более того, считалось, что концентрация алкоголя в крови до 0,5 промилле не оказывает какого-либо влияния на организм и не является основанием для штрафных санкций (1967), хотя несколько позже этот показатель был скорректирован до 0,3 промилле (1974).

В современной России, начиная с 2010 г. был введен полный запрет на наличие этилового спирта в крови водителя транспортного средства [3]. Это объясняется стремительной автомобилизацией населения, эволюцией скоростного и силового потенциала автотранспорта и, как следствие, ростом его опасности. Запрет на употребление алкоголя за рулем при имеющемся аналогичном административном проступке был криминализован 31 декабря 2014 г. в статье 264.1 УК РФ. С этого момента повторное употребление алкоголя за рулем, в случае, если административное наказание за это имеется, считается преступным [4].

Цель настоящего исследования — дать криминологическую характеристику лиц, совершивших преступление по ст. 264.1 УК РФ и изучить масштабы алкоголизации водителей (на примере Иркутской области).

Для успешного достижения поставленной цели был проведен ряд эмпирических исследований, а именно:

а) изучена и проанализирована статистика информационного центра ГУВД Иркутской области по преступлениям, предусмотренным ст. 264.1 УК РФ с июля 2015 г. по июнь 2017 г.;

б) изучены материалы 164 уголовных дел по ст. 264.1 УК РФ, поступившие в суды Иркутской области;

в) проведен опрос участников дорожного движения по проблеме алкоголизации за рулем (278 жителей Иркутской области), а также дублирующий анонимный опрос 500 автолюбителей на базе института изучения общественного мнения «Анкетолог» (г. Новосибирск).

г) осуществлен анализ статистики дорожно-транспортных происшествий управления ГИБДД Иркутской области (с января 2015 г. по июнь 2017 г.) с учетом доли нетрезвых участников указанных происшествий.

Проведенный анализ полученных сведений свидетельствует об актуальности проблемы, поставленной в настоящей статье. Действительно, употребление алкоголя за рулем должно быть предметом самого пристального внимания. Это, по меньшей мере, подтверждают данные статистики (подробнее см. в табл. 1). Так, среднее число смертельных ДТП с пьяными водителями в Иркутской области (с

января 2015 г. по июнь 2017 г.) составило 26 %, т.е. *каждый четвертый водитель, совершивший ДТП со смертельным исходом был пьян*. В авариях с ранением человека, пьяным виновником, в среднем, был *каждый шестой (16 %)*.

Наиболее опасным временем с точки зрения травматизации и смертельных исходов в ДТП с пьяными водителями являются *первые весенние и осенние месяцы* (май, сентябрь), а также *летний период*. Вероятно, это связано с тем, что в теплое время увеличивается количество лиц, употребляющих спиртные напитки «на природе», тех, кто зимой предпочитает рестораны без использования личного транспорта. Во-вторых, в это время возрастает использование транспортных средств за счет тех, кто избегает ездить в зимнее время [5]. Увеличение количества транспорта само по себе влечет рост аварий на дороге, а этот показатель, в свою очередь, напрямую связан с ростом ДТП, совершенных нетрезвыми водителями. Так, корреляционный анализ показал наличие взаимосвязи двух рядов данных¹:

а) чем больше общее число ДТП, тем больше ДТП водителей с признаками опьянения, в т.ч. с отказом от освидетельствования (корреляция составила +0,7);

б) чем больше погибших на дороге, тем больше погибших в ДТП с пьяными водителями (корреляция составила +0,54).

Сила корреляционной связи в обоих случаях выражена и подтверждает, казалось бы, очевидный факт: с ростом общего числа дорожно-транспортных происшествий, растет и число их нетрезвых виновников.

Таблица 1
Статистика ДТП и погибших в Иркутской области в 2015–2017 гг.

	2015											
	Ян-варь	Фев-раль	Март	Ап-рель	Май	Июнь	Июль	Ав-густ	Сен-тябрь	Ок-тябрь	Но-ябрь	Де-кабрь
Число ДТП в Иркутской области	178	180	189	220	269	312	343	356	342	377	294	286
Общее число погибших	20	19	30	36	38	49	47	56	47	48	50	39
Число раненых в ДТП	224	221	229	249	312	363	420	446	412	454	359	360
ДТП с водителями с признаками опьянения (в т.ч. с отказом от освидетельствования)	27	15	23	39	46	53	42	62	43	55	30	14
Число погибших в ДТП с пьяными водителями	4	2	7	12	7	12	7	9	11	18	9	0
Процент от общего числа ДТП с погибшими	20	11	23	33	18	24	15	16	23	38	18	0
Число раненых в ДТП с пьяными водителями	38	19	29	46	57	66	64	78	69	70	36	21
Процент от общего числа ДТП с ранеными	17	9	13	18	18	18	15	17	17	15	10	6
	2016											
	Ян-варь	Фев-раль	Март	Ап-рель	Май	Июнь	Июль	Ав-густ	Сен-тябрь	Ок-тябрь	Но-ябрь	Де-кабрь
Число ДТП в Иркутской области	217	194	209	240	302	319	341	336	361	331	307	325

¹ Анализ производился программными средствами Microsoft Office Excel за 29 месяцев, начиная с 2015 г. по июнь 2017 г. в Иркутской области.

Окончание табл. 1

2015												
	Ян-варь	Фев-раль	Март	Ап-рель	Май	Июнь	Июль	Ав-густ	Сен-тябрь	Ок-тябрь	Но-ябрь	Де-кабрь
Общее число погибших	30	18	15	19	36	40	47	35	29	33	28	35
Число раненых в ДТП	269	229	271	274	356	391	418	420	474	403	399	406
ДТП с водителями с признаками опьянения (в т.ч. с отказом от освидетельствования)	28	17	28	42	67	60	51	68	76	44	34	28
Число погибших в ДТП с пьяными водителями	9	3	5	7	24	18	21	16	10	12	3	3
Процент от общего числа ДТП с погибшими	30	17	33	37	67	45	45	46	34	36	11	9
Число раненых в ДТП с пьяными водителями	41	21	45	63	82	86	70	104	138	61	61	42
Процент от общего числа ДТП с ранеными	15	9	17	23	23	22	17	25	29	15	15	10
2017												
	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май							
Число ДТП в Иркутской области	265	234	194	198	265							
Общее число погибших	28	17	25	12	20							
Число раненых в ДТП	330	302	241	264	326							
ДТП с водителями с признаками опьянения (в т.ч. с отказом от освидетельствования)	35	30	26	41	34							
Число погибших в ДТП с пьяными водителями	8	3	11	2	1							
Процент от общего числа ДТП с погибшими	29	18	44	17	5							
Число раненых в ДТП с пьяными водителями	44	55	34	55	49							
Процент от общего числа ДТП с ранеными	13	18	14	21	15							

В Иркутской области по статье 264.1 УК РФ в 2015 г. (с июля) было совершено 632 преступления, в 2016 г. — 1847, в 2017 г. (по июнь) — 801. Помесячная статистика указана в таблице ниже (см. табл. 2).

Таблица 2

Число уголовных дел по ст. 264.1 УК РФ, возбужденных в Иркутской области

2015	Ян-варь	Фев-раль	Март	Ап-рель	Май	Июнь	Июль	Август	Сен-тябрь	Ок-тябрь	Но-ябрь	Де-кабрь
	Нет данных						69	133	113	109	95	117

2016	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
	77	154	157	146	160	159	160	198	160	167	146	163
2017	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Декабрь
	125	145	188	164	179	Нет данных						

Анализ изучаемых преступлений по районам Иркутской области позволил обнаружить следующее. При сравнении уголовной статистики по городским округам и муниципальным районам, выявлено, что в районах фиксируется значительно меньшее число деяний, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ (см. табл. 3). Так, например, при сопоставлении данных по городу Усть-Илимску и Усть-Илимскому району это расхождение достигает девятикратного размера, т.е. на одно возбужденное уголовное дело в районе приходится девять в городе. Сходная ситуация в остальных территориальных единицах и, похоже, что это проблема не только Иркутской области. Подобные расхождения в статистике вызваны не тем, что население муниципалитетов меньше употребляет алкоголь за рулем, а организационными причинами, главная из которых — кадровая необеспеченность районов сотрудниками ДПС.

Таким образом, можно констатировать, что государство сегодня имеет *отдаленные представления о масштабах пьянства водителей в городах, а по муниципальным районам вообще не обладает объективной информацией*. Не имея таковой, по крайней мере, наивными выглядят попытки разрабатывать профилактические программы по снижению пьянства на дороге, опираясь лишь на официальные статданные ГИБДД.

Таблица 3

Соотношение уголовных дел по ст. 264.1 УК РФ, возбужденных в Иркутской области по некоторым городам и районам в соотношении

Наименование территориальной единицы	Среднемесячная оплата труда по территориальной единице (2015)	Уголовные дела по ст. 264.1 УК РФ		
		2015	2016	2017 (до июня)
г. Иркутск	40959,9	69	254	65
Иркутский район	—	24	Нет данных	Нет данных
Расхождение сред. значений — нет данных				
г. Братск	37804,8	59	140	70
Братский район	36878,9	28	21	2
Расхождение сред. значений — 527 %				
г. Тулун	28319,3	19	31	7
Тулунский район	28729,8	5	7	3
Расхождение сред. значений — 380 %				
г. Усолье-Сибирское	27962,6	19	76	27
Усольский район	32559,5	19	50	12
Расхождение сред. значений — 151 %				
г. Усть-Илимск	36339,8	46	104	30
Усть-Илимский район	44170,3	7	10	2
Расхождение сред. значений — 947 %				
г. Черемхово	28673,5	20	55	14
Черемховский район	24384,3	6	10	11
Расхождение сред. значений — 330 %				

Окончание табл. 3

Наименование территориальной единицы	Среднемесячная оплата труда по территориальной единице (2015)	Уголовные дела по ст. 264.1 УК РФ		
		2015	2016	2017 (до июня)
г. Нижнеудинск	—	27	98	33
Нижнеудинский район	31555,9	2	17	3
Расхождение сред. значений — 718%				
г. Тайшет	—	12	47	16
Тайшетский район	31098,7	2	6	5
Расхождение сред. значений — 577%				
Некоторые другие районы (справочная информация)				
г. Ангарск	38856,3	76	167	59
г. Саянск	29246,3	13	28	9
МО города Бодайбо и района	59410,2	10	22	8
Жигаловский район	31368,6	7	10	1
Заларинский район	25284,8	17	67	20
Казачинско-Ленский район	40096,9	5	16	5
Жигаловский район	31368,6	7	10	1
Заларинский район	25284,8	17	66	20
Казачинско-Ленский район	40096,9	5	16	5
Качугский район	23588,2	4	18	8
Киренский район	49526	7	12	2
Куйтунский район	23055,8	6	27	20
Мамско-Чуйский район	32386,2	1	1	1
Нижнеилимский район	40293	6	19	8
Нижнеудинский район	31555,9	2	115	46
Ольхонское районное МО	23483,8	5	21	3
Слюдянский район	32281,3	6	21	10
Усть-Кутское МО	48990,1	11	34	19
Усть-Удинский район	23842,3	3	20	3
Чунское районное МО	25009,7	5	15	5
Шелеховский район	34977,2	17	51	19
Аларский район	23676,9	2	15	6
Баяндаевский район	22687,5	5	19	8
Боханский район	21356,5	9	27	7
Нукутский район	24927,2	5	17	6
Осинский район	25018,8	4	19	8

Изучение статистических карточек лиц, совершивших преступления по ст. 264.1 УК РФ позволило установить, что в основном это отклоняющиеся личности случайного и ситуативного типа. Зачастую их криминальная мотивация характеризовалась небрежностью, т.е. осознанием опасности своего поведения и самонадеянным расчетом на то, что неблагоприятные последствия не наступят [6], и задержания сотрудниками ДПС не произойдет.

Устойчивых криминогенных личностей в изучаемой когорте было сравнительно мало: в 2015 г. — 30 лиц с рецидивом деяний (5 % от общего числа), в 2016 г. — 179 (10 %), в 2017 г. — 50 (6 %). Вместе с тем, многие из задержанных имели конфликты с законом, которые, тем не менее, не завершались помещением

их в исправительные учреждения и назначением наказания. Так, число лиц *привлекавшихся к уголовной ответственности до инцидента с пьяным вождением составило*: в 2015 г. — 183 человека или 29 %, в 2016 г. — 773 человека или 42 %, в 2017 г. — 256 человек или 32 %.

Значительная часть нарушителей вели паразитический образ жизни, многие являлись *безработными* или *лицами без постоянного источника дохода*. В 2015 г. таковых насчитывалось 261 человек (41 %), в 2016 г. — 885 лиц (48 %), в 2017 г. — 300 человек (37 %). Второй по численности группой нарушителей были *наемные рабочие* (2015 г. — 139 чел. или 22 %; 2016 г. — 543 чел. или 29 %; 2017 г. — 155 чел. или 19 %). Остальные социальные группы были представлены незначительно и в рамках статистической погрешности от 1 до 3 %, а именно: служащие, инвалиды, пенсионеры, частные предприниматели и проч. Особо стоит отметить группу лиц, появившихся в 2016 г. и состоящую из нарушителей повторно привлекающихся к ответственности по ст. 264.1 УК РФ. В 2016 г. их число составило 52 человека (8 %), в 2017 г. — 27 (4 %). Вероятно, это лица страдающие хроническим алкоголизмом и не способные изменить свое поведение даже под угрозой наказания, несмотря на то, что против них уже возбуждались уголовные дела за пьяное вождение.

Вместе с тем необходимо отметить, что большинство статистических карточек МВД были заполнены некорректно: с пропусками и зачастую не содержали нужной информации. В связи с этим, возникла необходимость провести отдельное углубленное исследование личности правонарушителей. Для этого были проанализированы уголовные дела по ст. 264.1 УК РФ, поступившие в суды Иркутской области (164 шт.). Анализ показал, что нарушителями в основном были мужчины (156 человек или 95 %), женщин задержано 8 человек (5 %). От освидетельствования отказались 49 человек (30 %), а 115 (70 %) добровольно согласились на проведение этой процедуры.

По социальному положению ведущее место занимали безработные (48 %), работники автосервисов (11 %), студенты (8 %). Остальные профессии задержанных представлены в табл. 4.

Таблица 4

Социальное положение лиц, в отношении которых возбуждены уголовные дела по ст. 264.1 УК РФ (в %)

Сотрудник ОВД	Инженер	Студент	Бурильщик скважин
2	2	8	2
Работник автосервиса	Врач/Санитарка	Пенсионер	Специалист
11	2	2	3
Безработный	Отделочник	Продавец	Водитель
48	2	3	3
Электрик	Сборщик/установщик/ грузчик	Дворник	Начальник отдела продаж/ Менеджер
3	6	2	3

Среди правонарушителей в основном были городские жители — 79 %, число сельских составило 21 %. Наибольшая часть задержаний пришлась на период времени с 0.00 до 6.00 часов утра (65 %), с 19.00 до 24.00 часов было осуществлено 17 % или каждое пятое задержание. В наименьшей степени пьяные водители попадали в поле зрения сотрудников ДПС с 06.00 до 12.00 часов (8 %) и днем с 12.00 до 19.00 часов (8 %).

Что касается степени опьянения, то у большей части автолюбителей оно оценивалось в 0,5-0,8 промилле (33 %); показатель в 0,8-1,2 промилле было

зафиксирован у 29 % водителей, а сильная степень опьянения отмечалась только у 11 % задержанных, когда содержание алкоголя в крови достигало значений в 1,2–2,4 промилле (подр. см. табл. 5)

Таблица 5

Содержание алкоголя в крови у лиц, в отношении которых возбуждены уголовные дела по ст. 264.1 УК РФ, %

Количество промилле	Описание степени опьянения	Процент задержанных
0,2–0,5	Восприятие источников света, находящихся в движении, затруднено. Трудно определить расстояния до встречных машин и их габариты. Безопасная дистанция перестает соблюдаться водителем [7]	22
0,5–0,8	Водитель в таком состоянии может не вписаться в поворот. Он оценивает расстояния неправильно. Глаза плохо адаптируются при дальнем и ближнем свете. Риск ослепления значительно возрастает. Ослаблено воспринимается красный свет светофора и другие сигналы. У водителей мотоциклов и велосипедов снижается способность к устойчивому равновесию [7]	33
0,8–1,2	Адаптация глаз к ближнему и дальнему свету еще более снижена. Появляется эйфория и беспечность с переоценкой возможностей. Угол зрения резко суживается. Водитель может не видеть рядом идущие транспортные средства. Теряется способность правильно оценивать расстояния. Ухудшается реакция [7]	29
1,2–2,4	Появляются ошибки вождения, которые можно назвать совершенно нелепыми. Водитель вместо педали тормоза может нажать на газ [7]	11
Наркотическое опьянение		4

Анализ процессуальных документов позволил описать типичные объяснения нарушителями причин управления автомобилем в нетрезвом виде. Перечислим их:

- ехал домой (29 %);
- надеялся, что не остановят (21 %);
- боялся бросить автомобиль в незнакомом месте или хотел перегнать машину (17 %);
- надо было ехать по срочным делам (13 %);
- ехал в магазин (6 %);
- хотел помочь друзьям (3 %);
- не управлял автомобилем (уснул на заднем сидении, а его разбудили сотрудники ГИБДД) (3 %);
- хотел покататься (3 %);
- думал, что опьянения нет (3 %);
- поссорился с близким человеком (2 %);

Общий водительский стаж большинства нарушителей составлял от 2 до 10 лет (69 %), а если рассматривать подробно, то продолжительность вождения распределялась следующим образом: до 1 г. (2 %), от 2 до 5 лет (31 %), от 5 до 10 лет (38 %), свыше 10 лет (29 %).

Все задержанные водители без исключения привлекались к административной ответственности по следующим по статьям: 12.8 КоАП РФ (управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения) — 78 %; 12.26 КоАП (невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении мед. освидетельствования на состояние опьянения) — 22 %. Помимо

этого в карточке нарушений водителей имелись и другие административные проступки (12.15, 12.6, 12.23, 12.9, 12.12 КоАП РФ), но число привлеченных по каждой из этих статей не превышало 2 %. Таким образом, задержанные не характеризовались, как злостные нарушители правил дорожного движения, что вновь подчеркивает ситуативный или случайный характер их преступных деяний, как следствие общей девиантной направленности.

Подводя итоги сказанному целесообразно составить *криминологический портрет преступника*, совершившего деяние по ст. 264.1 УК РФ. Это городской житель мужского пола, со стажем вождения от 2 до 10 лет (наибольшая группа риска). Как правило, это не занятые, сезонно занятые и малозанятые лица (безработные, студенты, пенсионеры, самозанятые строители и работники автосервисов). 90 % водителей — систематически пьющие или привычно употребляющие спиртное лица в возрасте от 22 до 35 лет, т.е. для них характерно бытовое пьянство с признаками алкогольной зависимости без очевидной деградации личности. Около 9–10 % — это лица, страдающие хроническим алкоголизмом и не способные на длительное время отказаться от вредной привычки. Почти треть нарушителей характеризовались отрицательным допреступным поведением, обнаруживали асоциальные черты, остальные 70 % представляли собой случайных или ситуативных преступников.

Вместе с тем, анализ уголовных дел не давал возможности изучить мнение самих водителей по проблеме алкоголизации за рулем (допускали ли они пьяное вождение, готовы ли в определенных ситуациях сесть за руль нетрезвыми и проч.). Для этих целей был проведен анонимный опрос 278 участников дорожного движения (жителей Иркутской области) и 500 автолюбителей на базе института изучения общественного мнения «Анкетолог» (г. Новосибирск).

В ходе регионального опроса были получены ответы 182 мужчин (65 %) и 96 женщин (30 %). В интернет-исследовании ситуация оказалась прямо противоположной: участие в нем приняли 297 женщин (61 %) и 203 мужчины (39 %). По федеральным округам респонденты в сети Интернет распределились следующим образом.

Таблица 6

Распределение респондентов Интернет-опроса

Ответов: 433 (86,6 %), затруднились ответить: 0 (0 %), пропусков: 67 (13,4 %)		
Центральный федеральный округ	151	34,87 %
Северо-Западный федеральный округ	48	11,09 %
Южный федеральный округ	14	3,23 %
Северо-Кавказский федеральный округ	12	2,77 %
Приволжский федеральный округ	59	13,63 %
Уральский федеральный округ	44	10,16 %
Сибирский федеральный округ	80	18,48 %
Дальневосточный федеральный округ	25	5,77 %

Все опрашиваемые лица были разделены на несколько возрастных групп: от 18 до 24 (57 %), от 25 до 30 (21 %), от 31 до 35 (13 %), от 36 до 41 (9 %).

Что касается содержательной стороны ответов, была получена следующая информация. На вопрос «Как Вы относитесь к запрету алкоголя за рулем?» 59 % респондентов ответили, что поддерживают эту меру (67 % в Интернете). 33 % согласились с подобным утверждением, но указали, что должна быть норма разрешенного алкоголя в крови равная 0,3 промилле. 17 % указали, что

не поддерживают подобные запреты. Из числа интернет-респондентов таковых оказалось 7 %.

На вопрос об актуальности проблемы пьянства за рулем обе группы единогласно ответили, что это важная тема (более 90 % в обеих группах). Когда испытуемых спросили «решает ли государство эту проблему?» только 20 % ответили утвердительно. 55 % выразили убеждение, что государство пытается решить эту проблему, но безрезультатно, еще 25 % ответили, что ситуацией никто серьезно не занимается, создав вместо этого очередную «кормушку» для сотрудников ДПС. Фактически 80 % опрошенных придерживаются позиции, согласно которой государство либо не решает настоящей проблемы, либо делает это неэффективно. Косвенным индикатором недоверия к государственным институтам был ответ на вопрос «Как Вы считаете, употребляют ли сами сотрудники правоохранительных органов, призванные бороться с пьянством на дороге (ДПС, полиция, судьи) алкоголь за рулем?». «Скорее да» ответили 71 % информантов; «ранее употребляли больше, сейчас стараются этого не делать» считают 13 % и только 12 % убеждены, что сотрудники не злоупотребляют спиртными напитками (в интернет-опросе ответы распределились следующим образом: 62, 15 и 23 % соответственно). Таким образом, почти 2/3 участников анкетирования выразили мнение, что борцы с пьянством сами садятся за руль в нетрезвом виде. Вероятно, это ложное убеждение позволяет людям девальвировать важность антиалкогольных инициатив государства, оправдывать собственное пьяное вождение тем, что лица, призванные бороться с этим явлением сами являются главными нарушителями. Это элемент правового нигилизма является одной из важных причин противозаконного поведения на дороге.

Второй блок вопросов был посвящен *описанию личного опыта нетрезвого вождения*. Респондентам был задан вопрос о том, управляли ли они транспортным средством, будучи в состоянии опьянения. 36 % или 100 человек ответили утвердительно (см. рис. 1). На вопрос «сожалеете ли Вы об этом» только 19 % ответили согласием. То есть около 80 % из числа садившихся за руль в нетрезвом виде не испытывают по этому поводу сомнений или чувства раскаяния.

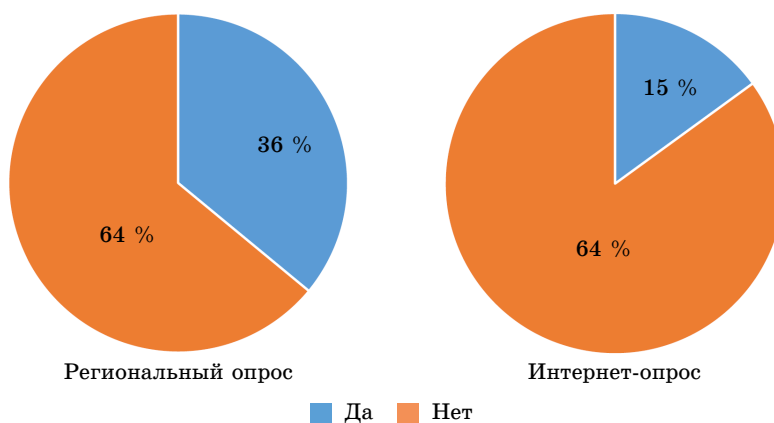


Рис. 1. Лица, управлявшие транспортным средством в нетрезвом виде

На вопрос о причинах нетрезвого вождения были получены следующие ответы (см. данные регионального опроса — рис. 2, интернет-опроса — рис. 3).



Рис. 2. Причины нетрезвого вождения (региональный опрос)



Рис. 3. Причины нетрезвого вождения (интернет-опрос)

Следует отметить, что число ответов о причинах пьяного вождения не совпало с числом лиц признавшихся, что они выпивали за рулем. В региональной анкете на этот вопрос положительно ответили 100 человек (75 в интернет-опросе), а о причинах нетрезвого вождения предпочли написать 112 человек (135 в интернет-опросе). Возможно, это расхождение связано с тем, что не все респонденты правдиво отвечали на первые вопросы. Помимо этого, для женской аудитории, преваляровавшей в интернет-опросе, было характерно несколько иное описание

причин собственного пьяного вождения. К примеру, о признаках раскаяния свидетельствуют ответы, согласно которым вождение допущено «по глупости» (27 % интернет-респондентов против 11 % в региональном опросе). Одной из уникальных причин было названо вождение «после ссоры с близким человеком» (9 %), хотя в региональном исследовании этот вариант ответа не упоминался.

Испытуемым также был задан вопрос «Управляли ли Вы транспортным средством в состоянии остаточного опьянения (на следующее утро после употребления алкоголя)?». Результаты ответов отражены в рис. 4.

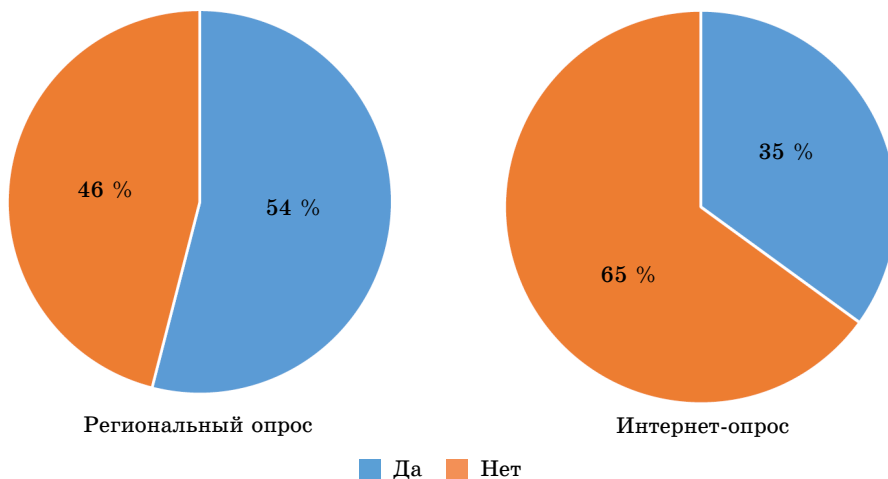


Рис. 4. Лица, управлявшие транспортным средством в остаточном опьянении

И, наконец, на вопрос «Садитесь ли Вы в качестве пассажира с пьяным водителем?» было получено максимально количество положительных ответов (см. рис. 5).

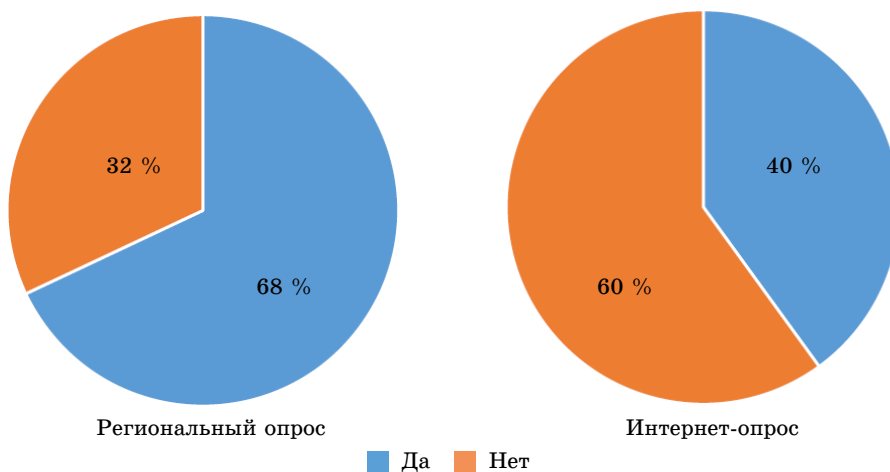
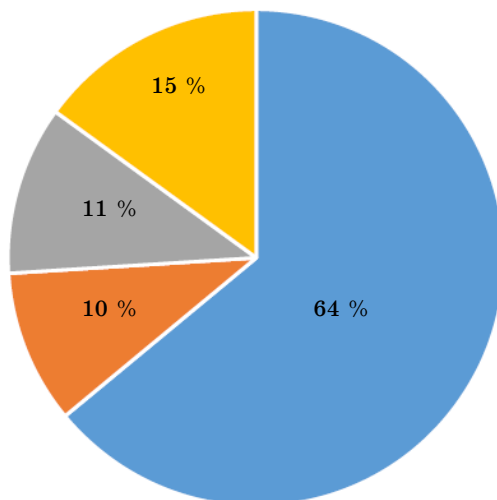


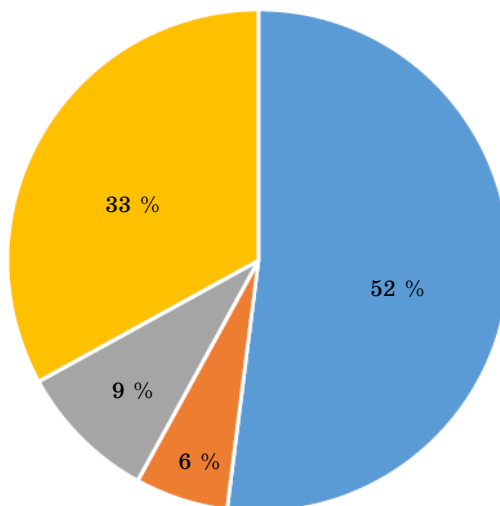
Рис. 5. Лица, садившиеся в качестве пассажира с пьяным водителем

По поводу целесообразности управления транспортным средством в состоянии опьянения большинство респондентов перечислили резонные, по их мнению, причины, когда они допустили бы подобное поведение (см. рис. 6, 7).



- Экстренная необходимость (спасение близкого человека в критической ситуации)
- В любом случае, когда бы это действительно понадобилось
- Кратковременная поездка, когда возникает нужда (для проезда по садоводству или когда надо переставить автомобиль, загромождающий проезжую часть)
- Не сел бы никогда

Рис. 6. Целесообразность вождения в нетрезвом виде (региональный опрос)



- Экстренная необходимость (спасение близкого человека в критической ситуации)
- В любом случае, когда бы это действительно понадобилось
- Кратковременная поездка, когда возникает нужда (для проезда по садоводству или когда надо переставить автомобиль, загромождающий проезжую часть)
- Не сел бы никогда

Рис. 7. Целесообразность вождения в нетрезвом виде (интернет-опрос)

Еще одним важным фактором противодействующим дисциплине на дороге являются коррупциогенные убеждения граждан. С одной стороны, почти все водители согласились с фразой, что нетрезвое вождение — это, безусловно, вредное явление (93 %), с другой стороны, высказали мнение о том, что данную проблему можно решать «на месте» без составления протокола. Так, респондентам было предложено указать сумму, которую они считают приемлемой для решения вопроса о неприменении санкций за пьяное вождение сотрудниками ДПС. В региональном опросе размер приемлемой взятки назвали 52 %, в интернет-опросе — 34 % (см. рис. 8).

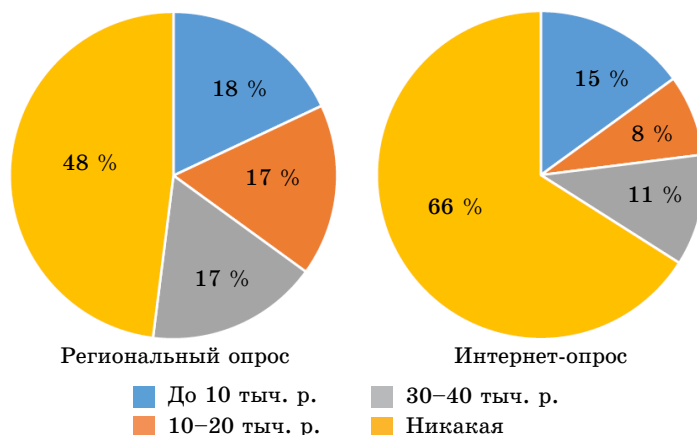


Рис. 8. Сумма приемлемая для решения вопроса по поводу пьяного вождения с сотрудниками ДПС «на месте» без составления протокола?

Подобное отношение почти половины опрошенных, полагающих, что любое нарушение за определенную сумму может быть сокрыто, является аргументом в пользу нетрезвого вождения. Более того, 47 % респондентов регионального опроса заявили, что им известна приблизительная сумма взятки за пьяную езду (28 % в интернет-опросе). Подробно о суммах взятки см. рис. 9.

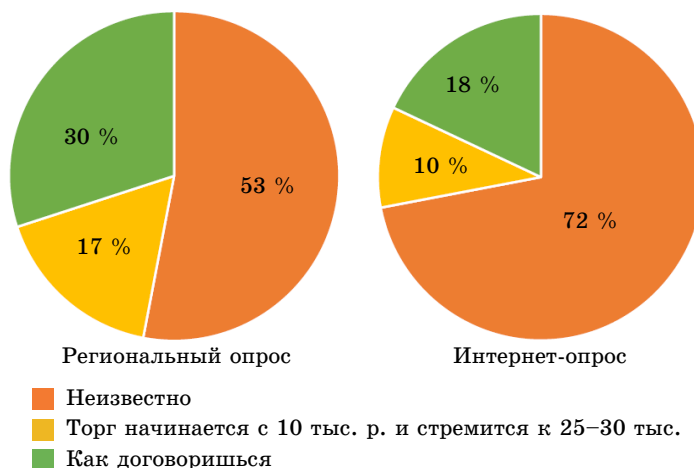


Рис. 9. Приблизительная сумма взятки за пьяное вождение (по мнению опрошенных)

В последнюю очередь, водителей попросили перечислить наиболее типичные способы, применяемыми ими для того, чтобы не допустить вождения в нетрезвом виде. Были названы следующие:

- не выпиваю (36 % — региональный; 37 % — интернет-опрос);
- еду на такси (29 % — региональный; 40 % — интернет-опрос);
- контролирую себя и не позволяю садиться за руль (20 % — региональный; 17 % — интернет-опрос);
- прошу знакомых отвезти (9 % — региональный; 4 % — интернет-опрос);
- отдаю ключи супруге (у) (5 % — региональный; 2 % — интернет-опрос).

Таким образом, анализ анкетных данных позволил выделить несколько важных моментов.

Несмотря на то, что пьянство за рулем вызывает всеобщее порицание, водители, тем не менее, не понаслышке знакомы с этой практикой. Почти каждый третий имеет опыт нетрезвого управления автомобилем, каждый второй — опыт вождения в остаточном опьянении. Нормы о запрете нетрезвого вождения воспринимались респондентами как необязательные к исполнению, поскольку последствий пьяного инцидента зачастую можно избежать посредством взятки, а лица, призванные следить за соблюдением этих правил, сами далеко не всегда, по мнению опрошенных, выступают нравственным примером. Лишь треть автолюбителей категорически не допустила возможности управления транспортом в пьяном виде; остальные высказали мнение, что при определенных обстоятельствах это позволительно. Причем, характер этих обстоятельств, их экстренность и чрезвычайность — каждый понимает по-своему.

В заключении следует отметить, что проблема пьянства на дороге — не только вопрос соблюдения правил дорожного движения, это тема напрямую связана с общей алкоголизацией населения, правовым нигилизмом, пренебрежением к существующим законам и различного рода предубеждениями по отношению к сотрудникам правоохранительных органов.

Профилактику криминального пьянства на дороге, во-первых, следует начинать с разработки мер антиалкогольной политики² и дополнять их соответствующими нормами уголовного и административного законодательства, вплоть до введения практики изъятия автомобиля в случаях ДТП со смертельным исходом.

Во-вторых, бесспорно, что преступное управление автомобилем в алкогольном опьянении является высоколатентным преступлением, не находящим адекватного отражения в уголовной, да и общесоциальной статистике. В этом смысле особо важным представляется проведение национального исследования по изучаемой проблеме.

В-третьих, очевиден провал реформ по ужесточению наказания за вождение в нетрезвом виде. Так, начиная с 2004 г. законодатель последовательно усиливал административную ответственность за подобные деяния: в 2004 г. было введено безальтернативное лишение прав, в 2007 г. — административный арест для лиц, лишенных прав и вновь задержанных нетрезвыми, в 2013 г. — наказание было дополнено денежными штрафами. Однако и эти меры оказались неэффективными. В 2014 г. законодатель криминализировал управление автомобилем в нетрезвом виде после вынесенного административного взыскания за аналогичное правонарушение. Таким образом, предупреждение данного явления до сих пор

² Концепция реализации государственной политики по снижению масштабов злоупотребления алкогольной продукцией и профилактике алкоголизма среди населения Российской Федерации на период до 2020 года : одобрена Распоряжением Правительства РФ от 30.12.2009 № 2128-р // Собрание законодательства РФ. 11.01.2010. № 2. Ст. 264.

сводилось исключительно к карательной практике [8]. Вместе с тем, изучение личности преступника, причин и условий его поведения для более результативной профилактики, игнорировалось. Этот пробел должен и может быть устранен силами научного сообщества.

Список использованной литературы

1. Прыжов И. Г. История кабаков в России в связи с историей русского народа [Электронный ресурс] / Прыжов И. Г. — М. : Наследие — 2009. — Режим доступа: http://www.rulit.me/programRead.php?program_id=207195&page=1
2. Кухарь А. Что говорит закон об ответственности за вождение в нетрезвом виде [Электронный ресурс] / А. Кухарь // Аргументы и факты. — 2012. — Режим доступа: http://www.aif.ru/society/chto_govorit_zakon_ob_otvetstvennosti_za_vozhdenie_v_netrezvom_vide
3. Парфенов Е. А. Квас и кефир за рулем пить можно [Электронный ресурс] / Е. А. Парфенов // Weekjournal. — 2010. — Режим доступа: <http://www.weekjournal.ru/society/27686/>
4. Караваев А. Что ждет автомобилистов в 2015 году? [Электронный ресурс] / А. Караваев // Газета.ру. — 01.01.2015 — Режим доступа: https://www.gazeta.ru/auto/2014/12/30_a_6364405.shtml
5. Кондратьев Ю. М. Дорожное движение летом: особенности и проблемы [Электронный ресурс] / Ю.М. Кондратьев // «Правда.ру» — 2017. — Режим доступа: <https://www.pravda.ru/expert/11-06-2017/1337279-pdd-0/>
6. Уголовное право Российской Федерации. Общая часть: учебник для вузов / под ред. В. С. Комиссарова, Н. Е. Крыловой, И. М. Тяжковой. — М. : Статут, 2012. — 879 с.
7. Федоров К. Пьяное вождение — это преступление [Электронный ресурс] / К. Федоров // Белорусская военная газета. — 2017. — № 32. — Режим доступа: <http://vsr.mil.by/2017/02/17/ryanoe-vozhdenie-eto-prestuplenie/>
8. Краснов А. Как наказывать пьяных водителей [Электронный ресурс] / А. Краснов // Свободная пресса. — 2015. — Режим доступа: <http://svpressa.ru/auto/article/125191/>
9. Фирсенкова С. В. Проблемы «пьяной» преступности в современной России / С. В. Фирсенкова, А. Хаитжанов // Вестник ПензГУ. — 2014. — № 2 (6) — С. 56–59.

References

1. Pryzhov I. G. Istoriya kabakov v Rossii v svyazi s istoriei russkogo naroda [History of public houses in Russia in the context of history of Russian people.]. Moscow, Nasledie Publ., 2009. Available at: http://www.rulit.me/programRead.php?program_id=207195&page=1
2. Kukhar' A. What the law says about responsibility for drunk driving. *Argumenty i fakty = Arguments and Facts*, 2012. Available at: http://www.aif.ru/society/chto_govorit_zakon_ob_otvetstvennosti_za_vozhdenie_v_netrezvom_vide (in Russian).
3. Parfenov E. A. One can drink kvas and kefir at the wheel. *Weekjournal*, 2010. Available at: <http://www.weekjournal.ru/society/27686/> (in Russian).
4. Karavaev A. What awaits car drivers in 2015? *Gazeta.ru*, 1 Jan., 2015. Available at: https://www.gazeta.ru/auto/2014/12/30_a_6364405.shtml (in Russian).
5. Kondrat'ev Yu. M. Traffic on roads in summer: features and problems. *«Pravda.ru»*, 2017. Available at: <https://www.pravda.ru/expert/11-06-2017/1337279-pdd-0/> (in Russian).
6. Komissarov V. S., Krylova N. E., Tyazhkova I. M. (eds.) *Ugolovnoe pravo Rossiiskoi Federatsii. Obshchaya chast'* [Criminal law of the Russian Federation. General part]. Moscow, Statut Publ., 2012. 879 p.
7. Fedorov K. Driving in drunken state is a crime. *Belorusskaya voennaya gazeta = Byelorussian Military Gazette*, 2017, no. 32. Available at: <http://vsr.mil.by/2017/02/17/ryanoe-vozhdenie-eto-prestuplenie/> (in Russian).
8. Krasnov A. How to punish drunken drivers. *Svobodnaya pressa = Free Press*, 2015. Available at: <http://svpressa.ru/auto/article/125191/> (in Russian).
9. Firsenkova S. V., Khaizhanov A. Problems of «drunken» criminality in modern Russia. *Vestnik PenzGU = Bulletin of Penza State University*, 2014, no. 2 (6), pp. 56–59. (in Russian).

Информация об авторе

Жмуров Дмитрий Витальевич — кандидат юридических наук, доцент, кафедра уголовного права, криминологии и уголовного процесса, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: zdevraz@yandex.ru.

Author

Dmitry V. Zhmurov — PhD in Law, Associate Professor, Chair of Criminal Law, Criminology and Criminal Procedure, Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk; e-mail: zdevraz@yandex.ru.

Для цитирования

Жмуров Д. В. Криминологическая характеристика лиц, совершивших преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ / Д. В. Жмуров // *Baikal Research Journal*. — 2017. — Т. 8, № 3. — DOI : [10.17150/2411-6262.2017.8\(3\).18](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2017.8(3).18).

For Citation

Zhmurov D. V. Criminological characteristics of persons committing the crime prescribed by Article 264.1 of Criminal Code of the Russian Federation. *Baikal Research Journal*, 2017, vol. 8, № 3. DOI : [10.17150/2411-6262.2017.8\(3\).18](https://doi.org/10.17150/2411-6262.2017.8(3).18). (In Russian).